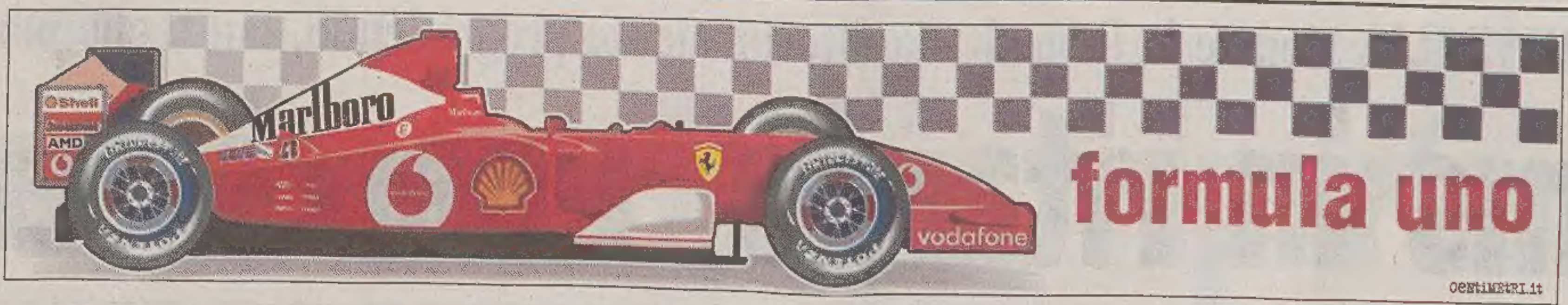
via Capodistria 33/1
casa del materasso
1
casa del materasso



anche in Largo Barriera 12
casa del materasso
2
casa del materasso

GRAN PREMIO D'AUSTRALIA Scuderie e piloti disorientati per le nuove regole che potrebbero alterare i valori

Un giocattolo nuovo, tutto da scoprire

I team litigano sul... «Patto della concordia» che stabilisce la ripartizione di tutti i proventi

MELBOURNE Formula caos o Formula novità? Nel giorno in cui salutiamo il ritorno agonistico della Formula Uno, tutti i dubbi che hanno animato questa polemica vigilia restano irrisolti. Si torna a correre, cinque mesi dopo Suzuka, con macchine e regole totalmente diverse. La Fia ha imposto anche ai più renitenti una svolta epocale. Addio ai gadget elettronici miliardari, soprattutto. Ma sarà vera rivoluzione? Max Mosley, il presidente della Federazione internazionale dell'automobile che ha ideato questa radicale marcia indietro, ha messo sul piatto la sua rielezione. Preoccupato per il dissolversi dell'audience televisiva e per la relativa fuga degli sponsor, nonchè per il calo d'interesse provocato dal triennale dominio Ferrari, due mesi fa ha deciso di voltare decisamente pagina. Non ci sono più soldi? E allora costruiamo macchine che costino meno, abolendo l'elettronica miliardaria, i motori usa e getta, le centinaia di gomme distrutte ogni Gp, e via risparmiando.

Decisione encomiabile, anche se presa in penoso ritardo. Con un doveroso distinguo: per evitare di prenderci in giro, confermiamo che il diktat adottato dalla Fia era ormai un passaggio obbligato: la F1 come l'abbiamo conosciuta fino all'ottobre scorso aveva raschiato da tempo il fondo del barile delle opportunità, e dietro l'angolo, anche per team di grande tradizione, ormai si paventava solo lo spettro del fallimento. Dopo la Prost, tre mesi fa è rimasta travolta dai debiti anche la Arrows. E non è finita: Minardi e Jordan in questo momento sono in grado di reggere finanziariamente fino a maggio. Poi, se patron Bernie non provvederà, rischiano entrambi di rimanere a casa. Una eventualità non di poco conto, in quanto verrebbe a mancare quel numero minimo di vetture iscritte a ogni Gp iridato (sono venti) sul quale si reggono i contratti con i network televisivi e con gli organizzatori locali.

Insomma, diciamocelo: stanotte si apre per la F1 la stagione della definitiva resa dei conti.

E alla faccia della concordia. Il Patto continua a chiamarsi così, «della Concordia» e in Formula 1 è conosciuto come quell'accordo «tra gentiluomini» che le scuderie a suo tempo firmarono per darsi regole comuni. Come, per esempio, suddividere i proventi derivanti dalla pubblicità e dai diritti televisivi.

Ma a Melbourne il primo gran premio della stagione non è ancora partito che in nome della Concordia, si litiga. Molti gli argomenti sul tavolo, alcuni dei quali sono stati oggetto di pubblica discussione da parte dei responsabili dei principali team (Ferrari, McLaren, Williams, Jordan, Minardi). Da un lato Paul Stoddart, proprietario della European-Minardi, che sostiene: secondo il Patto della Concordia i team maggiori dovrebbero aiutare i team minori in difficoltà.

Ma godiamoci, intanto, la lotteria di queste nuove qualifiche su un giro secco e con una sola macchina in pista per volta. E verifichiamo se, durante la sosta invernale, i principali avversari delle Rosse sono riusciti a colmare il divario stratosferico accumulato la scorsa stagione.

I test invernali, se possibile, hanno ulteriormente ingarbugliato le carte. La Ferrari, che schiererà soltanto ad Imola la F2003-Ga, sembra in grado di contenere le offensive inglesi senza eccessivi sforzi. Personale impressione, Schumi e Rubinho non hanno mai tirato allo spasimo. La F2002 è migliorata, soprattutto di motore, e il pacchetto dovrebbe bastare per tenere lontana la muta degli inseguitori. Tra i quali, per caotico spreco di progettualità, sta spiccando la Williams (e Montoya scalpita).

Riccardo Roccato

Le date del mondiale

9 marzo	AUSTRALIA	MELBOURNE
23 marzo	MALESIA	SEPANG
6 aprile	BRASILE	INTERLAGOS
20 aprile	SAN MARINO	IMOLA
4 maggio	SPAGNA	BARCELLONA
18 maggio	AUSTRIA	ZELTWEG
1 giugno	MONACO	MONTECARLO
15 giugno	CANADA	MONTREAL
29 giugno	EUROPA	NURBURGRING
6 luglio	FRANCIA	MAGNY-COURS
20 luglio	G. BRETAGNA	SILVERSTONE
3 agosto	GERMANIA	HOCKENHEIM
17 agosto	UNGHERIA	BUDAPEST
14 settembre	ITALIA	MONZA
28 settembre	STATI UNITI	INDIANAPOLIS
12 ottobre	GIAPPONE	SUZUKA

ANSA-CENTIMETRI

Schumacher al volante della vecchia F2002 che correrà a Melbourne. Nel riquadro il compagno Barrichello.

Il brasiliano è il più veloce nelle qualifiche, partirà ultimo nella seconda manche

Barrichello vola subito in testa

MELBOURNE Per essere stato il migliore del venerdì, Rubens Barrichello è partito ultimo nelle qualifiche del sabato del Gran Premio d'Australia. Questo l'effetto delle nuove regole introdotte dalla Fia, che rivoluzionano la procedura delle qualifiche in Formula Uno. Barrichello il brasiliano della Ferrari, che con il tempo di 1'26"372 è stato il più veloce, partirà per ultimo nella seconda manche di stamane che ha stabilito la griglia di partenza.

Prima di lui hanno preso il via nell'ordine il finlandese Kimi Raikkonen (McLaren-Mercedes) (ieri secondo a 179 millesimi), il canadese Jacques Villeneuve (Bar-Honda) (ieri terzo a 460) e così via. Michael Schumacher, che in base alle nuove regole era stato il primo a scendere in pista, avendo ottenuto il quarto tempo con 1'27"103 a 731 millesimi è partito per quart'ultimo.

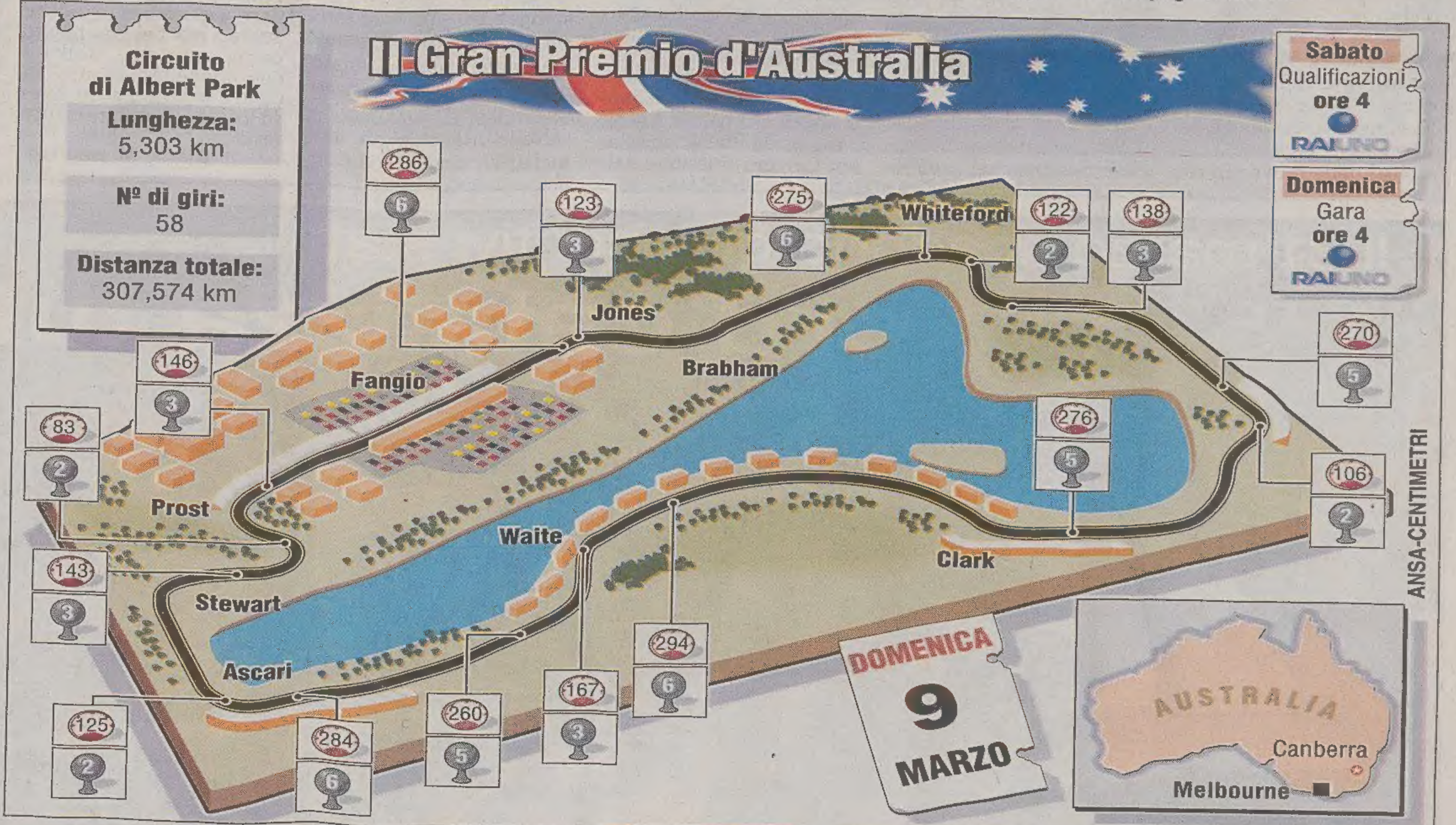
La nuova formula decisa per le qualifiche ha lasciato qualche perplessità tra il pubblico: poco lo spettacolo con una sola macchina in pista, ma i team (e i loro sponsor) si dicono soddisfatti. Tuttavia rispetto a quella del venerdì la sessione del sabato è presumibile che sia più emozionante, visto che ogni arrivo disegna via via la griglia di partenza.

Il primo a scendere in pista stamane è stato l'ultimo arrivato di ieri, il debuttante Justin Wilson (Minardi). Anche lui, come tutti, ha avuto a disposizione un solo giro veloce. Subito dopo le qualifiche, poi, in base alle nuove regole le macchine finiranno in «parco chiuso» e non potranno più essere avvicinate dai meccanici, a meno che il commissario non consenta interventi specifici.

Quelle relative al parco chiuso sono, tra le nuove norme fissate dalla Fia, le più contestate. Perchè non esiste una casistica esaustiva di tutto ciò che è vietato e di cosa, invece, è consentito. Spetta alla discrezionalità del commissario di gara, di fatto, decidere caso per caso.

Tivù, via alle 4

MELBOURNE Oggi, all'alba, alle 3.45 collegamento con Tele+ nero e Rai2 per la seconda sessione di prove valide per le qualifiche, quelle che disegneranno la griglia di partenza. Domani alle 4 del mattino (per chi ha voglia di alzarsi) scatta il Gp: collegamento con Rai1 e Tele+ nero. Alle 14.30 sempre di domenica Rai3 proporrà la replica del Gp.



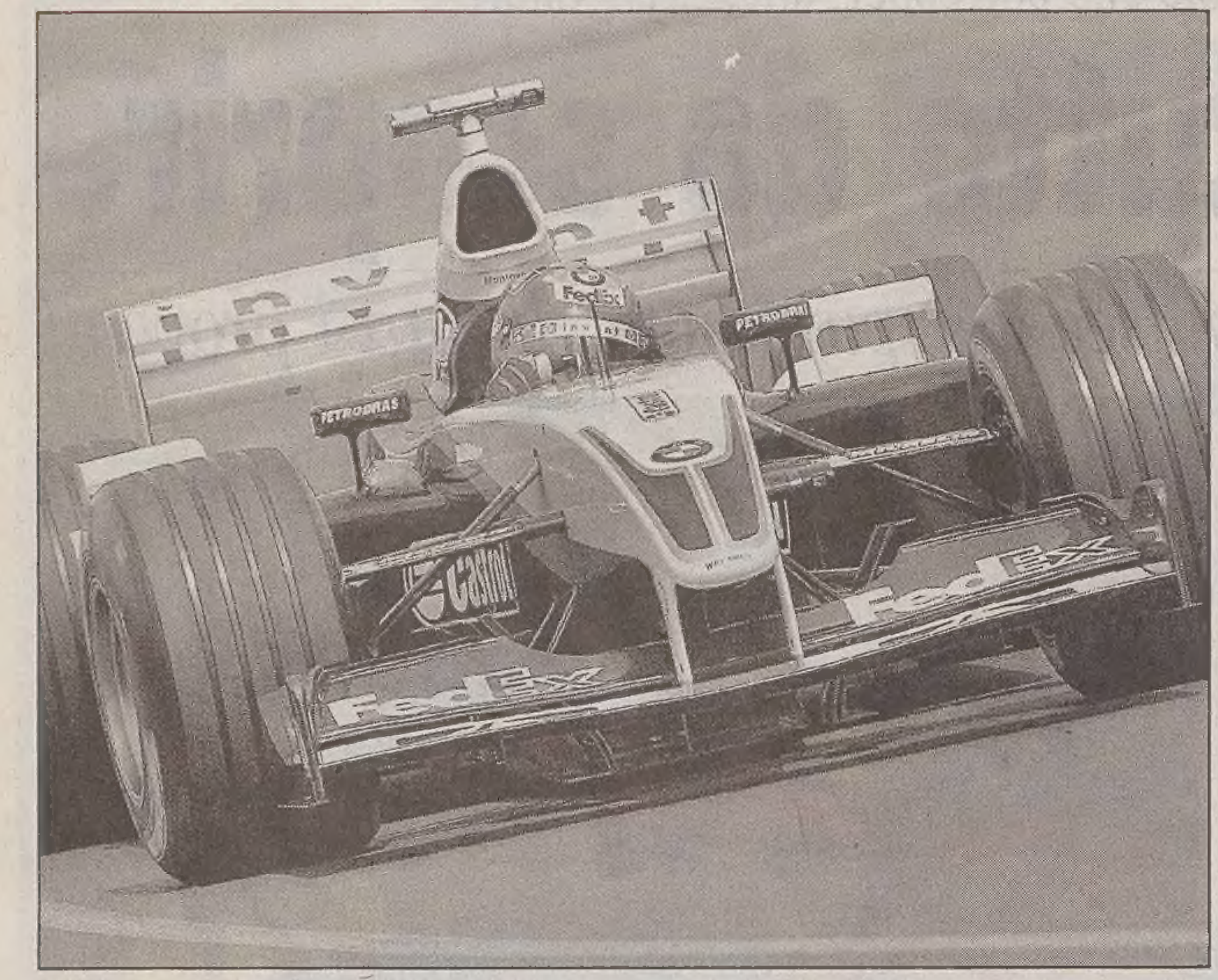
casa del materasso
Forza Ferrari !
che vinca il migliore...
...tra Schumacher e Barrichello, ovvio

in via Capodistria 33/1 e largo Barriera Vecchia 12 tel. 040 382099
casa del materasso
www.casadelmaterassotrieste.it

GRAN PREMIO D'AUSTRALIA Mentre la Renault sta ulteriormente progredendo, tanto che punta sulla consacrazione di Trulli

Williams in ritardo, una corsa a handicap

Problemi di aerodinamica. Dai test premondiali la Sauber esce come possibile protagonista


Pablo Montoya durante le prime prove al volante della Williams.

Montoya: «Le nuove regole sono una grande trovata. In pista avremo sicuramente più spettacolo, magari troveremo nei primi posti la Minardi».

MELBOURNE Le risultanze dei test precampionato hanno amplificato lo strapotere della Ferrari e il filo conduttore con cui stanotte si apre il mondiale sembra lo stesso con cui in Giappone si è chiusa la stagione 2002. Non sono bastate nuove regole e maggiori limitazioni ad annullare in pochi mesi lo strapotere della Casa di Maranello nei confronti della concorrenza, con un vantaggio che pare incrementatosi. La Williams è stata l'avversario più irriducibile ma alle Rosse, talvolta, ha fatto semplicemente il solletico: la nuova Fw25 non garantisce un considerevole passo avanti, penalizzata da un'aerodinamica ancora imperfetta e da un motore Bmw soggetto a frequenti rotture se portato stabilmente ai massimi regimi. I piloti hanno riposto i propositi bellicosi sbandierati in passato e non è bastato il lampo della scorsa settimana a Jerez per riportare il sorriso sul volto di Ralf Schumacher, apertamente dichiaratosi pessimista.

Tanto meglio non sta la McLaren, in pista a Melbourne con l'ibrida Mp4-17d, ovvero una semplice evoluzione della vettura dello scorso anno in attesa che la nuova macchina possa presentarsi al via dal ritorno della F1 in Europa. In prova la macchina destinata a Coulthard e Raikkonen a Melbourne non ha incantato ma almeno ha mostrato una certa solidità. Se le gomme Michelin sapranno garantire un elevato rendimento potrebbe scalzare la Williams dalla piazza d'onore del campionato anche se la Ferrari (anche la F2002) resta lontana. Tra gli outsider spicca la Sauber, brillante nei test invernali e pronta a rivestire il ruolo di prima scuderia del centrocampo, soffiatogli la passata stagione dalla Renault. È un team piccolo ma vanta piloti di qualità ed esperienza, il miglior colpo resta poter contare su motore e cambio della Ferrari 2002.

Dovrà migliorarsi la Renault per resistere agli attacchi delle rivali in lizza per il quarto posto tra i costruttori, soprattutto dopo aver aderito al «Patto di Heathrow»; Trulli è una promessa in perenne attesa di sbocciare, Alonso dovrebbe confermare le qualità solo intuite quando guidava la Minardi ma il motore innovativo introdotto nel 2001 resta il punto debole in tema di potenza e affidabilità.

Il cambiamento che coinvolgerà i fine settimana della Formula Uno da sabato fino al via dei Gran Premi ha i connotati di una vera e propria rivoluzione regolamentare.

In pochi l'hanno sottolineato, ma le qualifiche e la gara da svolgersi con la stessa quantità di benzina porteranno a cambiare il peso di alcune statistiche. Quelle del numero di pole position, anzitutto, ma soprattutto la frequenza delle stesse pole rispetto alle partecipazioni complessive subirà uno scossone.

Sembra che i protagonisti stessi di quella che sarà la «superpole» elogino la nuova formula, dimenticando forse che proprio loro, i più veloci del lotto, verranno fortemente danneggiati.

Sentiamo Montoya: «È una grande trovata, darà una scossa allo spettacolo. Magari troveremo Jordan e Minardi nelle prime file, con Schumacher a metà schieramento». Contento lui, certo il rischio è che ora anche durante le qualifiche il raccolto sia magro.... Di fatto, con la zavorra introdotta sottoforma di benzina i migliori si perderanno nella media.

Gian Paolo Grossi

IN BREVE

L'italiano Fisichella è stato premiato dai colleghi

MELBOURNE Giancarlo Fisichella, prima guida della Jordan, è stato premiato dai suoi colleghi che lo hanno scelto «pilota dei piloti», nonostante non abbia mai vinto nei 107 gp fin qui disputati. «Sono onorato, ottenere questo riconoscimento è per me molto importante» ha commentato il pilota italiano, 30 anni. Fisichella ha preceduto nella votazione il cinque volte campione del mondo Michael Schumacher, vincitore di 64 gare su 178 gp disputati. Un riconoscimento importante quindi, alla vigilia di una stagione che per il pilota romano non si presenta come una delle più facili viste le difficoltà economiche nelle quali si dibatte la sua scuderia.

Berger mollerà il circus per dedicarsi alla famiglia

MELBOURNE Gerhard Berger conta di lasciare la Formula Uno alla scadenza del contratto che lo lega come direttore sportivo alla Bmw, il 30 settembre, per dedicare maggior tempo alla famiglia. L'ex pilota austriaco ha fatto l'annuncio nel corso di una conferenza stampa tenuta a Melbourne, a margine dei preparativi del Gran Premio d'Australia, prova inaugurale dell'edizione 2003 del campionato mondiale di Formula Uno. «Il mondo dei motori - ha detto - è il mio mondo: in questo mondo ho trascorso metà della mia vita, per cui sarà dura lasciare. Ma a volte - ha osservato - devi stabilire delle priorità nella tua vita e io ho deciso di mettere al primo posto la mia vita privata». Berger, 43 anni, ha partecipato alla Formula Uno come pilota dal 1984 al 1997: ha corso con i colori della Ferrari, della McLaren e della Benetton e ha vinto 10 Gran Premi.

GLI AVVERSARI

Box blindati e tanti segreti: la nuova monoposto sarà pronta solo a giugno. Difficile che possa fare miracoli

La McLaren è ancora la scuderia dei grandi misteri

MELBOURNE Non bastasse il box blindato con cui si è celata al mondo durante i test invernali, nemmeno le fredde cifre aiutano a immaginare qualcosa di più sulla nuova McLaren.

Nella scheda tecnica che accompagna la Mp4-17d (l'ultima lettera sta per «developed», sviluppata), tutte le voci relative alla monoposto sono rigorosamente «nd», non disponibili.

Una semplice evoluzione non dovrebbe bastare per avvicinare la Ferrari, ma è pur sempre una McLaren...

Che le frecce d'argento non siano da sottovalutare, sempre, lo insegna la storia della Formula Uno, non bastasse questa «regola» ci pensano i riscontri delle prove più recenti (la McLaren ha provato in gran parte in Spagna) a far intravedere buone potenzialità già ora.

David Coulthard

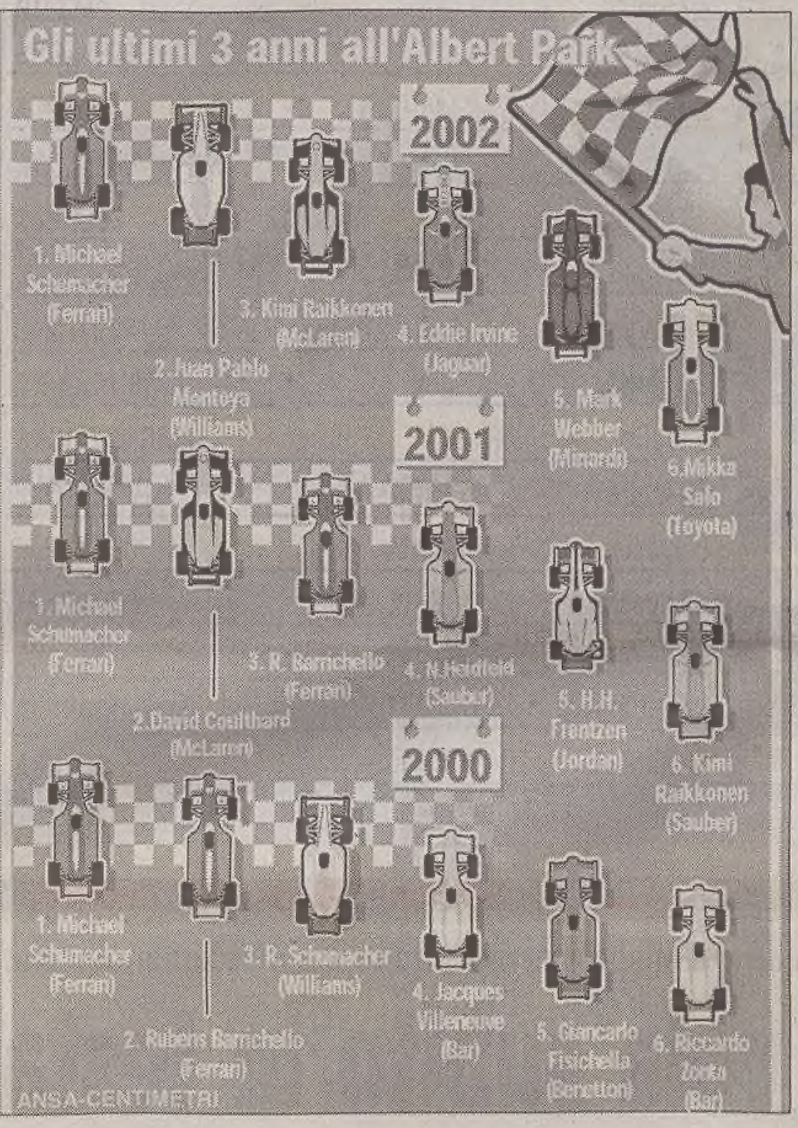
Non è un caso, poi, che il campione del mondo Michael Schumacher preferisca indicare proprio le vetture di Ron Dennis come principali «antiferrari» piuttosto che le Williams, nonostante queste ultime siano guidate da una coppia di piloti globalmente più competitiva. A rigor di logica, si diceva, questa evoluzione della McLaren 2002 non dovrebbe arrivare al livello di competitività della Ferrari F2002 (ruolo che dovrebbe spettare alla «vera» nuova monoposto, in arrivo a giugno), ma un compito importante lo deve comunque portare a termine; riprendere lo scettro di prima inseguitrice della Rossa, ruolo nel 2002 appannaggio della Williams, come i numeri appiccicati sulle monoposto (5 e 6 per le frecce, 3 e 4 per le Fw24) ricordano. La vera missione della Mp4-17d, comunque, si spinge oltre e porta al lancio della Mp4-18, come già accennato previsto non prima di inizio estate.

Mika Raikkonen

Nelle intenzioni dei tecnici di Woking (tra i quali il ruolo di Adrian Newey, «the genius», è sempre più distante dalla progettazione pura) sarà quella la nuova macchina di riferimento del circus e diverse soluzioni sono già inserite nell'attuale versione «D». La «18» sarà il primo lavoro nato dalla nidiata di nuovi ingegneri che il team di Dennis sta svezzando, cervelli diretti dall'ex progettista Arrows, Mike Coughlan (il quale dovrebbe riproporre alcune soluzioni aerodinamiche già viste sulla stessa Arrows del 2002) oltre che dal già citato Dennis.

L'ultima nota riguarda i piloti: Coulthard garantisce esperienza, qualche dubbio ma nel complesso poche sorprese, Raikkonen maggiori chance in chiave primato e un nuovo casco; completamente rosso...

Marco M. Nagliati



FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

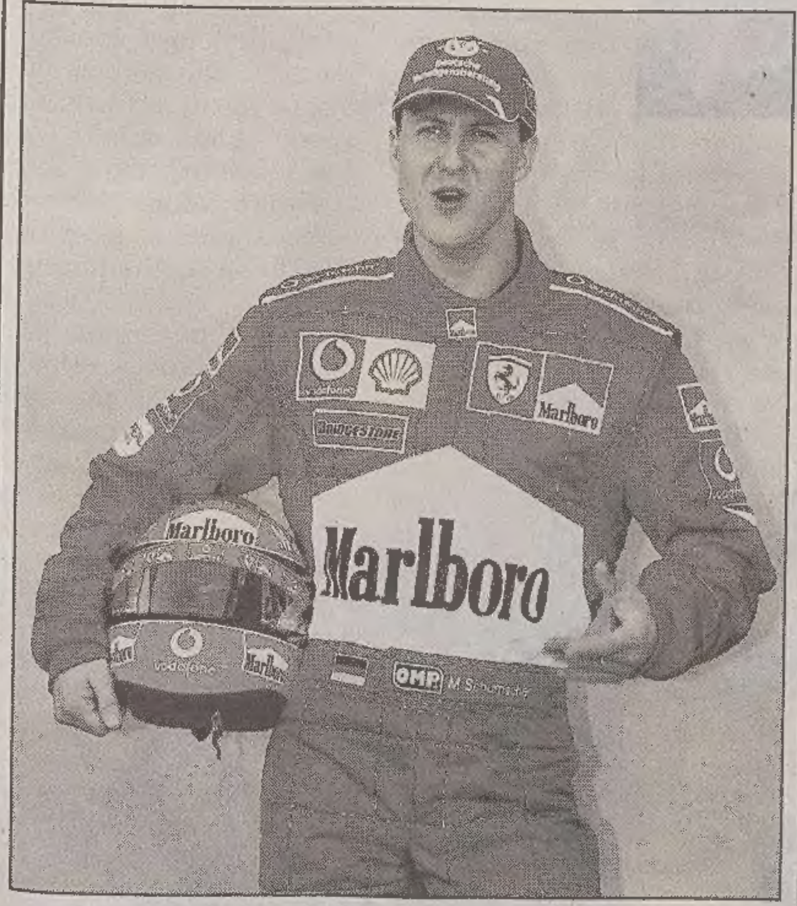
GRAN PREMIO DI AUSTRALIA La F2003-Ga nei test ha incantato ma nelle prime due gare la casa di Maranello utilizzerà la vecchia vettura

La Ferrari non rischia, riparte con la F2002

A Imola e Montmelò la nuova monoposto è sembrata velocissima ma può attendere

Impressioni dopo il primo esperimento

Schumi: «Ho fatto lo spazzino per agevolare Rubinho» Scontenti Trulli e Fisichella



Schumacher in posa per la nuova stagione.

MELBOURNE «Mi sono sentito un po' come il pilota di una macchina che deve pulire la strada per le altre che verranno dopo di lui»: così Michael Schumacher ha commentato il quarto posto ottenuto nella prima sessione di qualifica del Gran Premio di Melbourne. Il pilota tedesco, uscito per primo in base alle nuove regole, ha trovato la pista leggermente sporca e con il suo passaggio è come se l'avesse pulita per Rubens Barrichello, uscito subito dopo di lui. Il brasiliano, che a Melbourne già lo scorso anno aveva ottenuto la pole position, anche in questa prima sessione di qualifica ha fatto segnare il miglior tempo, dando 7 decimi al compagno di squadra e precedendo Raikkonen (secondo) e Villeneuve (terzo).

«Anche se nella seconda sessione sarà un'altra cosa - ha commentato Barrichello - sono contento, contento, contento. Per me è stata una giornata bellissima, è stato bello essere primo nella prima volta che si affrontano le qualifiche con il nuovo regolamento.

Anche Jean Todt si è detto soddisfatto della prestazione dei suoi piloti: «Possiamo dire che questo non è stato il solito venerdì, sia perchè è il primo giorno di una nuova stagione e sia perchè ci siamo trovati per la prima volta a doverci confrontare con il nuovo regolamento. Anche se i tempi hanno ancora un valore relativo, possiamo dire che la F2002 e le gomme Bridgestone hanno dimostrato di essere competitive».

Non particolarmente soddisfatti i piloti italiani. Jarno Trulli, nono, non ha nascosto le sue perplessità sul nuovo tipo di qualifiche, mentre Giancarlo Fisichella (quattordicesimo) spera di migliorarsi.

MELBOURNE Se in Formula Uno valessero le regole del calcio la Ferrari sarebbe da considerare campione d'inverno.

Infatti i test precampionato hanno esaltato le potenzialità della nuova F2003-Ga, velocissima non solo a Fiorano ma anche ad Imola e a Barcellona dove ha stracciato record e rivali.

Il campionato di Formula Uno riparte da dove era finito. Ovvero dallo strapotere Ferrari. Un giudizio scaturito dai test invernali che hanno confortato le previsioni dei progettisti Byrne e Brawn: la F2003-Ga ha tutti i numeri per emulare l'imbattibile F2002. Anche se il presidente Montezemolo invita alla prudenza con una battuta («Nel 2003 non abbiamo ancora vinto niente, dobbiamo recuperare»), Schumacher ha la consapevolezza che questa rossa sarà in grado di regalargli il sesto titolo mondiale piloti, record assoluto che gli permetterebbe di staccare Fangio.

Schumi e Rubinho: è l'ora della merenda.

Una prospettiva stimolante anche se il tedesco preferisce volare basso: «Sono sempre nervoso prima di una gara - ha detto - soprattutto all'inizio della stagione. Non si può mai sapere cosa il nuovo anno porterà con sè: in Formula Uno le cose possono cambiare molto velocemente. È come una sensazione fisica che ti prende lo stomaco, un insieme di contentezza e nervosismo. Questo anche se, in realtà, non ci sono motivi fondati di apprensione: i risultati dei test sono stati positivi. Rimango comunque convinto che partire dall'inizio troppo sicuri di sè costituisce il primo passo nella direzione sbagliata».

Più che la concorrenza, a preoccuparlo sono i nuovi regolamenti introdotti dalla Fia per ridare spettacolo alla Formula Uno. Se l'unico giro di qualifica potrebbe rivelarsi un'arma in più per Schumacher, le altre novità non sembrano convincerlo.

Il tedesco non ha nemmeno voglia di giocare d'azzardo: quindi, almeno nelle prime due gare, sarà al volante della vecchia ma affidabile F2002 in attesa che la nuova monoposto intitolata a Gianni Agnelli sia competitiva al 100%.

I test a Fiorano, Imola e Montmelò si sono rivelati esaltanti, solo a Jerez la F2003-Ga è stata frenata. Non dai rivali ma dall'asfalto umido. Ci saranno sorprese in pista a Melbourne?

Stefano Aravecchia

Schumi, primati e vittorie

I RECORD DEL TEDESCO

Vittorie		
1°	M. Schumacher	64
2°	A. Prost	51
Giri veloci in gara		
1°	M. Schumacher	51
2°	A. Prost	41
Vittoria, pole e giro veloce		
1°	M. Schumacher	12
2°	J. Clark	11
Podi		
1°	M. Schumacher	114
2°	A. Prost	106
Podi consecutivi		
1°	M. Schumacher	19
2°	J. Clark	9
Gare a punti		
1°	M. Schumacher	131
2°	A. Prost	128
Gare consecutive a punti		
1°	M. Schumacher	22
2°	C. Reutemann	15

6	GP del Belgio
6	GP di Francia
5	GP del Giappone
5	GP del Canada
5	GP di Monaco
4	GP di S.Marino
4	GP del Brasile
4	GP di Spagna
3	GP di Europa
3	GP di Italia
3	GP di Ungheria
2	GP del Pacifico
2	GP di Gran Bretagna
2	GP di Germania
2	GP di Malesia
2	GP di Australia
1	GP di Argentina
1	GP degli USA
1	GP d'Europa
1	GP d'Austria
1	GP del Portogallo
1	GP d'Australia

LA SCHEDA

ESORDIO IN F1 GP del Belgio nel 1991 (Jordan)

LA CARRIERA Benetton dal 1991 al 1995, con la Ferrari dal 1996

PALMARÈS 5 Campionati del mondo (1994, 1995, 2000, 2001, 2002)

ANSA-CENTIMETRI

I PERSONAGGI

Hanno macinato in prova centinaia di chilometri sull'ultima «nata» per spianare la strada al campione del mondo e a Barrichello

Una vita da mediani per i collaudatori Badoer e Massa

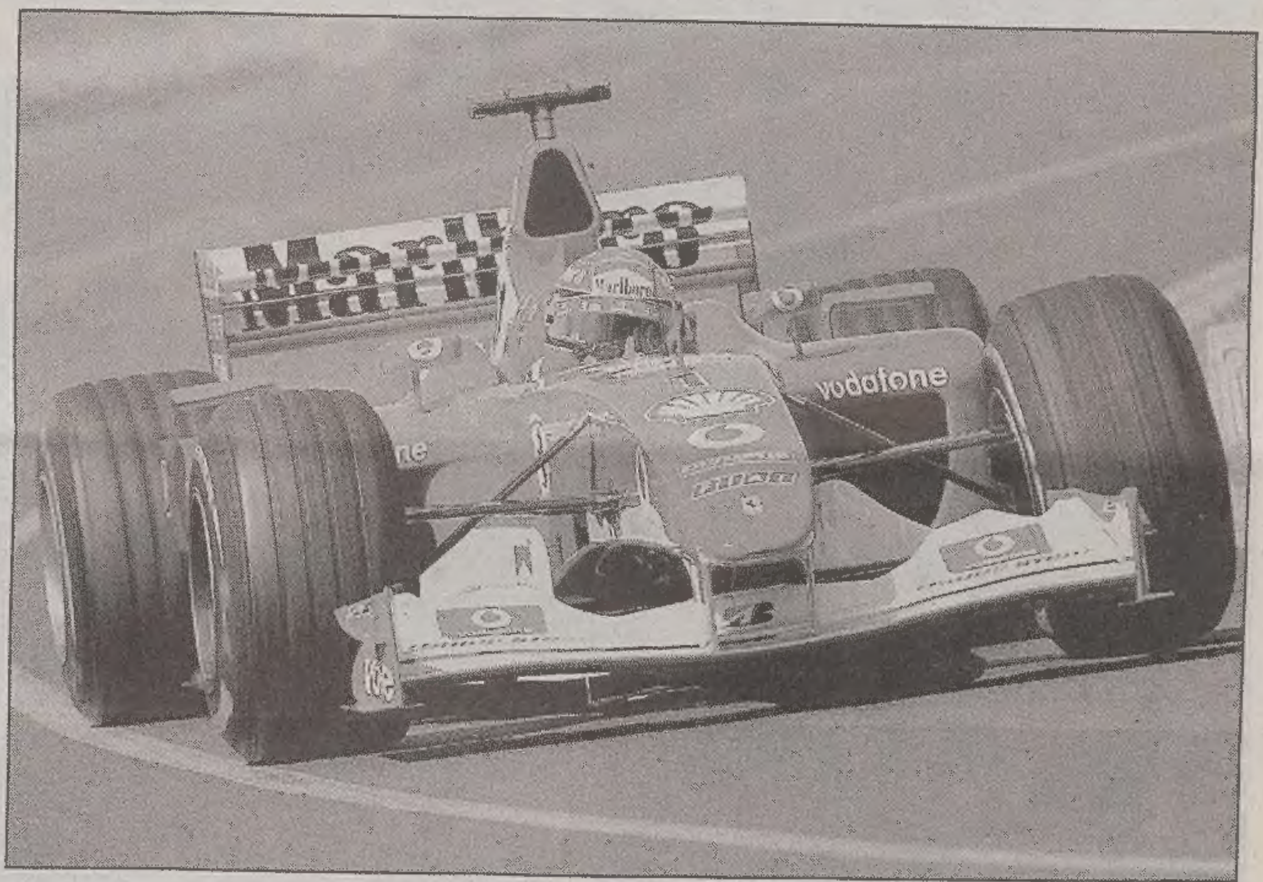
MELBOURNE «Una vita da mediano», cantava Ligabue. Una vita molto simile a quella del collaudatore, uno che lavora duro lontano dai riflettori. Nelle ultime settimane quelli della Ferrari hanno fatto gli straordinari: il collaudatore ufficiale Luca Badoer e l'altro test-driver Felipe Massa si sono infatti spremuti, lavorando senza soste. Il primo alternandosi con prove di durata sulla F2002 e nello sviluppo della F2003-Ga, il secondo si è occupato solo della vecchia monoposto con la quale Schumacher e Barrichello correranno a Melbourne.

Dopo i positivi test svolti a Fiorano, Imola e Barcellona da Schumacher, negli ultimi giorni la Ferrari ha lavorato su due fronti: Luca Badoer e Michael Schumacher con la F2002 e la F2003-Ga a Jerez de la Frontera, Massa a Fiorano con la F2002. Il campione del mondo è stato «frenato» dall'asfalto bagnato, mentre il collaudatore ufficiale, a bordo della nuova F2003-Ga, ha girato a 4 decimi dal tempo stabilito da Ralf Schumacher sulla Williams.

Nel frattempo Felipe Massa si è disimpegnato sul circuito di casa a Fiorano, collaudando le tre vetture (telai 219, 222, 225) che sono poi volate in Australia. Il giovane brasiliano «prelevato» dalla Sauber, oltre ad avvicinarsi al volante della F2002 al record della pista stabilito con la F2003-Ga, da Schumacher (primato «favorito» dalla nuova asfaltatura che ha reso più veloce la pista di Fiorano), ha proseguito nel lavoro di sviluppo dell'elettronica effettuando anche numerose simulazioni di partenza.

Il lavoro oscuro ma preziosissimo di Badoer e Massa proseguirà anche nei prossimi mesi. In particolare i due collaudatori dovranno lottare contro il tempo per portare la F2003-Ga a un grado di competitività e affidabilità vicino al 100%. Solo allora Schumi abbandonerà l'abitacolo della vecchia F2002, al volante della quale correrà sicuramente in Australia e Malesia.

Se Badoer è al sesto anno a Maranello, per Massa (chiamato per sostituire il connazionale Burti) si tratta di una grande occasione. C'è infatti chi lo pronostica come il futuro erede di Barrichello (il suo contratto scade nel 2004) o addirittura di Schumacher.



Michael Schumacher in pista a Melbourne durante le prime qualifiche.

È un'iniziativa dei Concessionari BMW.

Piacere di guidare

BMW Financial Services: la più avanzata realtà nei servizi finanziari. BMW e Castrol incontro al vertice della tecnologia. www.bmw.it

BMW Serie 3 con Value Lease. Il vero lusso è non pagarla tutta in una volta.

Un esempio di offerta valida su tutti i modelli BMW Serie 3.

VALUE LEASE

Modello	Prezzo*	Anticipo (incluso primo canone)	35 canoni	Riscatto	TAN	TAEG
316i Berlina	27.000 Euro	10.367 Euro	da 250 Euro*	9.450 Euro	3,99%	4,68%
316i Touring	28.800 Euro	11.097 Euro	da 250 Euro	10.656 Euro	3,99%	4,63%

* IVA e messa in strada incluse. IPT esclusa. Spese istruzione pratica Euro 218 IVA inclusa. Salvo approvazione di BMW Financial Services Italia S.p.A. E' un'offerta dei Concessionari BMW valida fino al 15/03/2003

Gienne Autoest - Via Flavia Km. 7,200 - Tel. 040 827032 - TRIESTE

Aticar Autoest - Via III Armata, 121 - Tel. 0481 520688 - GORIZIA

8 MARZO.
COSA
MI REGALO
OGGI?
Ho deciso. Oggi, lo dedico
a me stessa. Una Giornata Benessere,
un giorno intero per allontanarmi
dalla routine quotidiana.
Mi immergerò nella Giornata
Ayurvedica, per raggiungere
il centro del mio essere.
O trascorrerò una Giornata
Remise en Forme, per uscire poi
a sera al massimo della mia bellezza.
Oppure mi dedicherò a far scivolar
via tossine e stress accumulati
quest' inverno: una Giornata
Detossinante, una Antistress.
Oggi, non ho che da scegliere:
sette programmi Beauty Farm,
con percorsi guidati ideali per risolvere
le tensioni della schiena, per ottenere
un risultato snellente, un
ringiovanimento della pelle,
o un' abbronzatura curata.
Dovrò solo scegliere come stare bene,
in una giornata in cui il regalo
che mi faccio è volermi bene.
AVALON
Borgo Grotta Gigante 42/b
34010 Sgonico (Trieste)
Telefono 040 327431
www.avalonwellness.it